Kleine Geschichte des „Bahnhofs Huckarde Nord“

von Rudolf Bonna

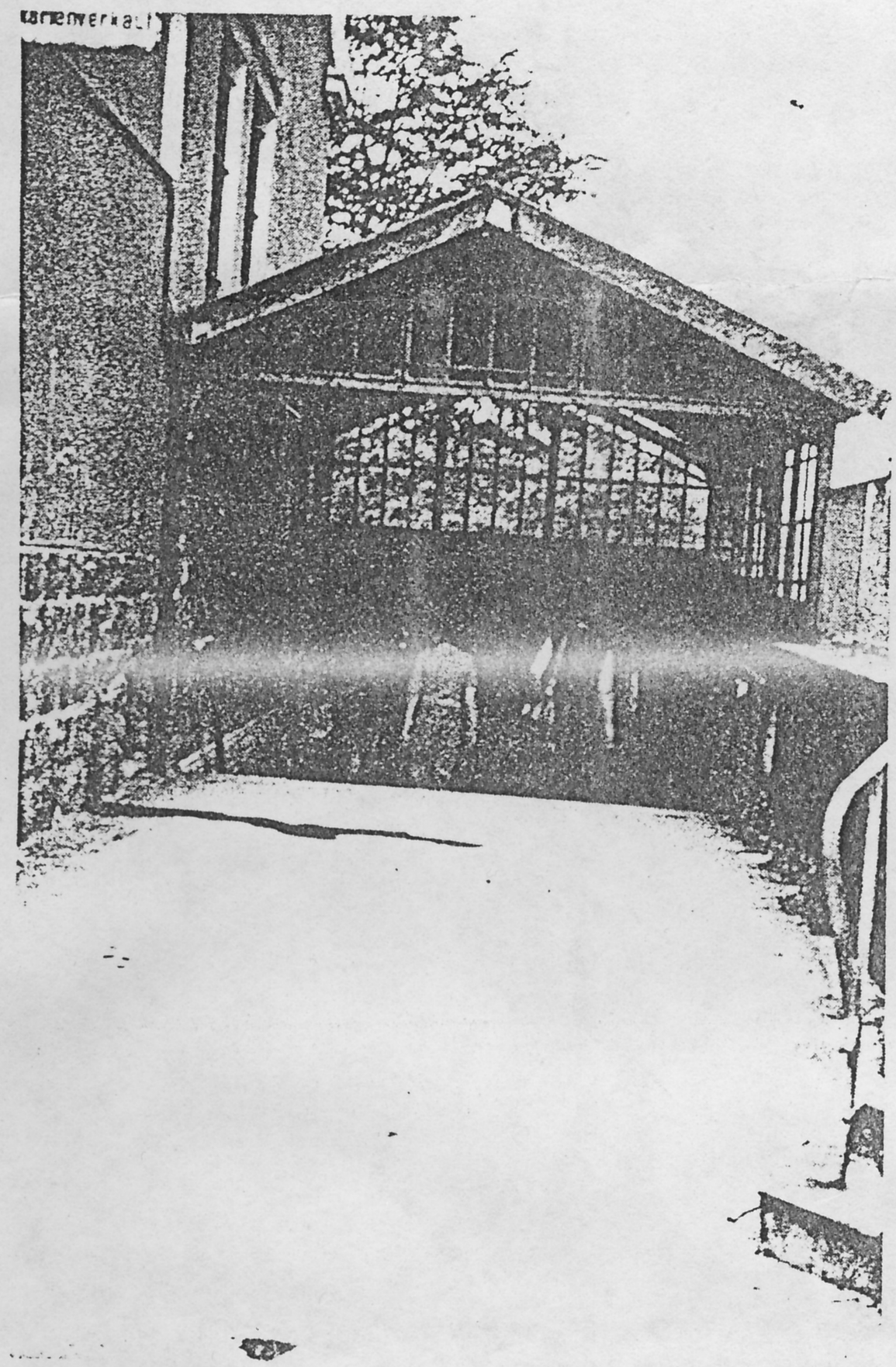
Im Mai 1847 raste der erste Zug der Köln-Mindener Eisenbahn an Huckarde vorbei. Es war ein Güterzug. Schon im Juli gleichen Jahres befuhr auch ein erster Personenzug diese Strecke. Es mag damals um die fünfhundert Huckarder gegeben haben, die mit offenen Mäulern an der Strecke standen und das Teufelswerk aus Qualm und Geratter an sich vorüberzischen ließen. Frauleute sollen Schürzen und Hände über den Kopf zusammengeschlagen haben und querfeldein ins Dorf gerannt sein. Nach dem Schauspiel saßen einige Bauern beim „Klaren“ und wurden sich einig, „wenn et Tid wird, spiggen wi in da Hänne“. Einen Haltepunkt oder gar einen Bahnhof hatte die Eisenbahngesellschaft für Huckarde jedoch nicht vorgesehen. Die Emschertalbahn wurde gebaut. Sie sollte die Verbindung zwischen Hörde im Osten und Duisburg und Hamborn im Westen sein. Als sie bis Castrop fertiggestellt war, wurde der Verkehr am 01. Dezember 1874 bis dahin aufgenommen. Das letzte Stück, Marten-Huckarde-Dortmund, war am Ende des Jahres 1877 auch soweit fertig, so daß am 01. Januar 1878 der Schienenverkehr aufgenommen werden konnte. Die etwas schwerfällige Huckarder Gemeindevertretung erkannte die Wichtigkeit und die Vorteile des eigenen Bahnhofes und hatte schon im Mai 1875 beschlossen, der Eisenbahn 6000 Mark zu zahlen, damit sie an der projektierten Strecke in der Nähe des Straßenkreuzes nach Rahm-Wischlingen, nach Dortmund, nach Nette-Mengede und nach Deusen einen Haltepunkt oder gar einen Bahnhof einrichten sollte. Ein Jahr später, am 01. Juni 1876, leitete die Bahn das Enteignungsverfahren für die Beschaffung der notwendigen Grundstücke ein. Elf Huckarder

Die Eisenbahn baute den Huckardern ein neues Bahnhofsgebäude und setzte es mitten auf die Straße.

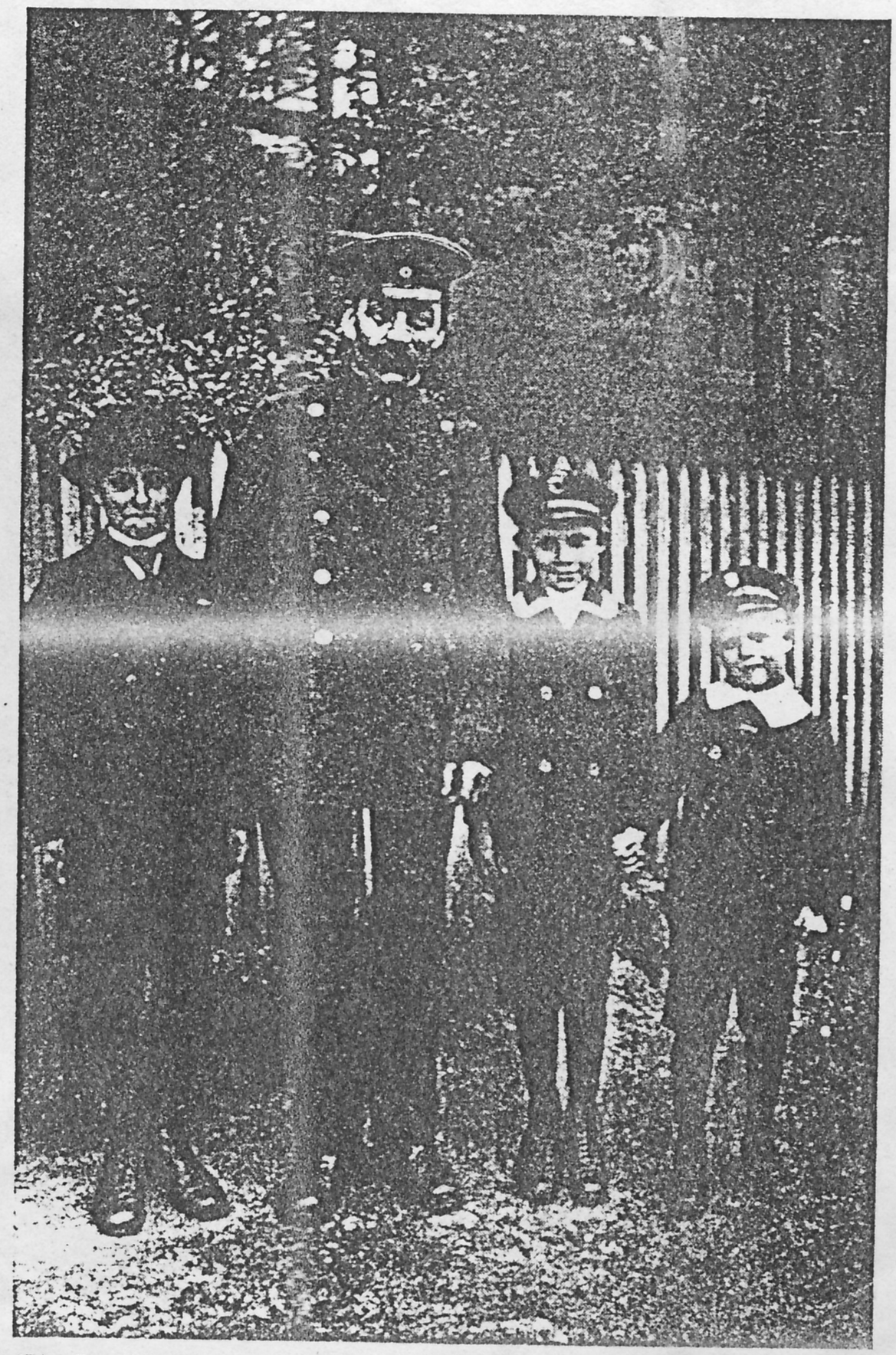
Bauern verloren so zwischen 38 und 233 ar. Die Bahn zahlte gut, das wußte man vom Bau der Köln-Mindener Bahnlinie, als Ländereien im Reithof und Mailoh verkauft werden mußten. Fünfstellige Summen sollen bezahlt worden sein, und es war der zweite Geldsegen für die Huckarder Bauern aus dem Topf der Eisenbahn. Aber die Eisenbahn hatte immer noch keine Zusage für einen Bahnhofsbau gegeben. Kurz vor Freigabe der Strecke für den Verkehr richteten Huckarder, Wischlinger, Rahmer, Netter und Deusener Bürger ein Gesuch an den Eisenbahnfiskus, man solle wenigstens bei Eröffnung einen vorläufigen Haltepunkt einrichten. Es ging hier um ca. 5000 Menschen, die einen Güter- und Personenbahnhof wünschten. Sie begründeten ihren Wunsch damit, daß viele ihren Arbeitsplatz in Nachbarorten hätten, wo inzwischen große Industriewerke entstanden waren. Auch für die Zeche mit Kokerei am Ort sei eine Haltestelle wünschenswert. Selbst die Bauern bekundeten ihr Interesse und erhofften sich bessere Absatzmöglichkeiten. Der Bau eines Bahnhofs wurde bei der schnell wachsenden Bevölkerung zur Lebensfrage. Alle Kinder, die weiterführende Schulen in Dortmund besuchten, sollten es ebenfalls leichter haben. Fast gleichzeitig mit dem Güterverkehr wurde der Personenverkehr der Emschertallinie aufgenommen. In Huckarde wurde ein vorläufiger Haltepunkt eingerichtet, da wo heute noch die kleinen Eisenbahner-Häuser am Ende der Düker Straße stehen. Damals hieß sie noch Friedrichsruher Straße, begann in Ortsmitte und reichte bis zur Buschstraße, damals Grünstraße genannt. Sie wurde einfach von den Schienen der Bahn durchschnitten und war die direkte Straße zum Mailoh. Beim Herannahen eines Zuges senkte sich eine Doppelschranke. Die „Westfälische Eisenbahn“, die die „Emschertalbahn“ baute, wurde in „Königlich-Preußische Eisenbahn“ umbenannt. Diese baute im Dorstfelder Bruch, dem heutigen Verschiebebahnhof, entlang der Westfalia Straße ein Waggonausbesserungswerk, dessen Restgebäude erst vor einigen Jahren abgebrochen worden sind.

Für die Beschäftigten in diesem Werk baute die Eisenbahn Wohnhäuser im Huckarder Feld, wie diese Gemarkung auch heute noch genannt wird. Gemeint ist das Gelände zwischen der Thielenstraße und der Gemarkung Dorstfeld: Eine Gaststätte erinnert durch ihren Namen „Auf'm Felde“ an diesen Huckarder Ortsteil. Die Gemeindevertretung war gegen den Bau dieser Häuser und betrachtete sie wegen ihrer Ballung als „Kolonie“, was damals einem Schimpf gleichkam. Der Eisenbahnfiskus gab 1892 dem Huckarder Gemeinde-

rat bekannt, daß er den Bau eines Bahnhofes an der Straße nach Mengede, jenseits der Schienen, auf der Mailohseite beabsichtige. Die Straße wurde bereits vom Bahnkörper gekreuzt und mußte bei Zugverkehr jedesmal geschlossen werden. Der Gemeinderat protestierte äußerst heftig, blieb aber erfolglos. Noch im gleichen Jahre wurde der Enteignungsbeschluß durchgesetzt und mit dem Bahnhofsbau begonnen, genau dem jetzigen Bahnhof gegenüber. Dieses Gebäude wird, wenn auch jetzt als Wohngebäude, immer noch genutzt. Der wirtschaftliche Aufschwung unserer Region war vor der Jahrhundertwende steil nach oben gegangen. Die Erweiterung des Verschiebebahnshofs und die Anlage der Hafenbahn machten Grundstückserwerbungen unumgänglich, vor allem ostwärts der „Köln-Mindener-Eisenbahn". Die Eigentümer der Ländereien, Huckarder und Dorstfelder Bauern, erhielten ansehnliche Abstandszahlungen. Eine Höherlegung des Bahnkörpers der Emschertalbahn war durch den ständig wachsenden Personen- und Güterverkehr notwendig geworden. Um den Wagenverkehr auf den Straßen nicht noch mehr zu behindern und den Geländeunterschied zwischen Verschiebebahnhof und Bahnhofsebene zu überwinden, wurde ein Bahndamm notwendig. Die Mengeder- und die Friedrichsruher Straße wurden schon von den Schienen der Eisenbahn gekreuzt. Es wurden Durchlässe durch den Bahnkörper notwendig, und es entstanden die Unterführungen der Wengestraße und später die der Varziner Straße. Die unterbrochene Friedrichsruher Straße mündete am „Haus Treckmann" in die Varziner Straße. Das Land ostwärts des Bahnhofes, wo heute der „Aldi Laden" und schmucke Reihenhäuser stehen, gehörte Ökonom Schilling, einem echten „westfälischen Dickschädel". An seinem Stammtisch „Jungbrunnen" war er immer eine dominierende Figur und war immer dabei, wenn derbe Späße ausgeheckt wurden. Der Eisenbahnfiskus verhandelte zunächst über den Ankauf des notwendigen Landes. Schilling ließ die Verhandlungen scheitern mit der Begründung, der Preis sei nicht angemessen. Die Bahn leitete sogleich ein Enteignungsverfahren ein. Bevor dieses aber zugunsten des Fiskus entschieden war, nahm die Eisenbahn das Schillingsche Land in Besitz und begann mit den Bauarbeiten. Schilling erschien mit dem Ortsgendarmen und bestand auf sofortiger Einstellung der Arbeiten. Nach zwei Tagen setzten Bahnarbeiter die Arbeiten aber trotzdem fort. Der Einspruch des erbosten Ökonomen ließ nicht lange auf sich warten. Der Bezirksausschuß in Arnsberg lehnte jedoch die Eingabe Schillings ab, der nun eine geharnischte Beschwerde beim zuständigen Minister eingab. Lange rührte sich nichts zugunsten des von sei-



Eine Untertunnelung rechts vom Bahnhof wurde notwendig. Der Abstieg in die Fußgängeruntertunnelung.

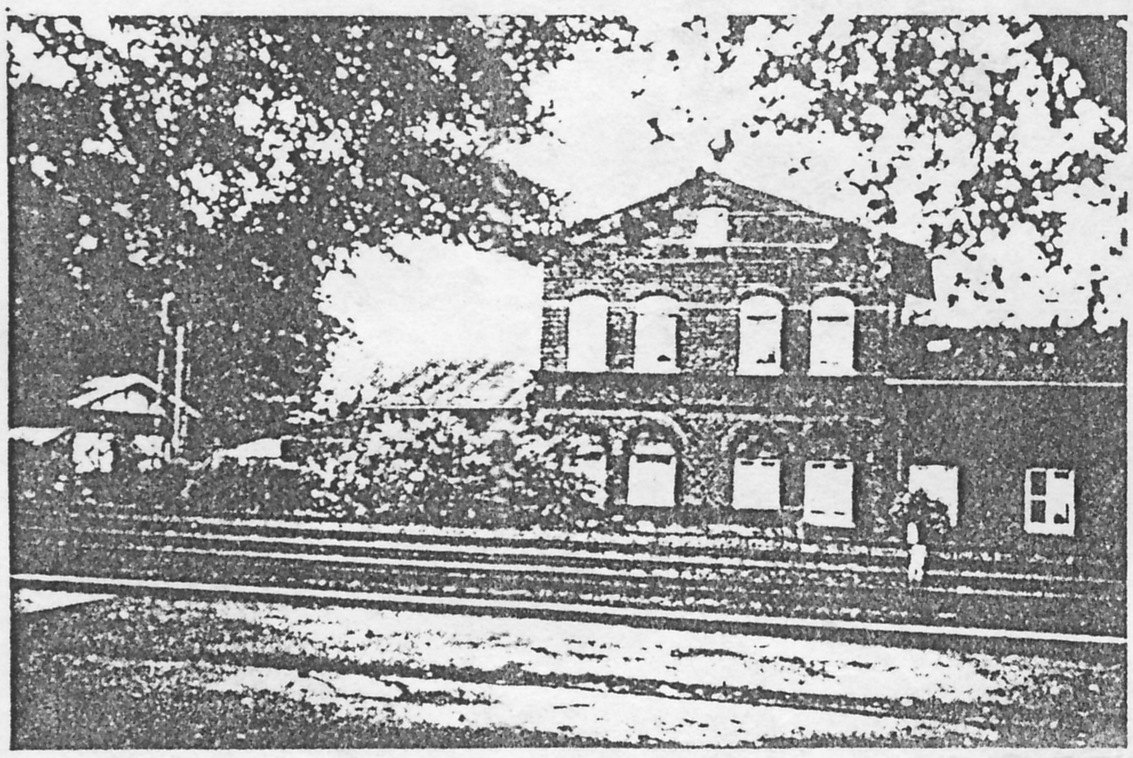


Ein Bediensteter der „Königlich-Preußischen-Eisenbahn" mit Nachwuchs. Oft traten die Söhne in die Fußstapfen der Väter.

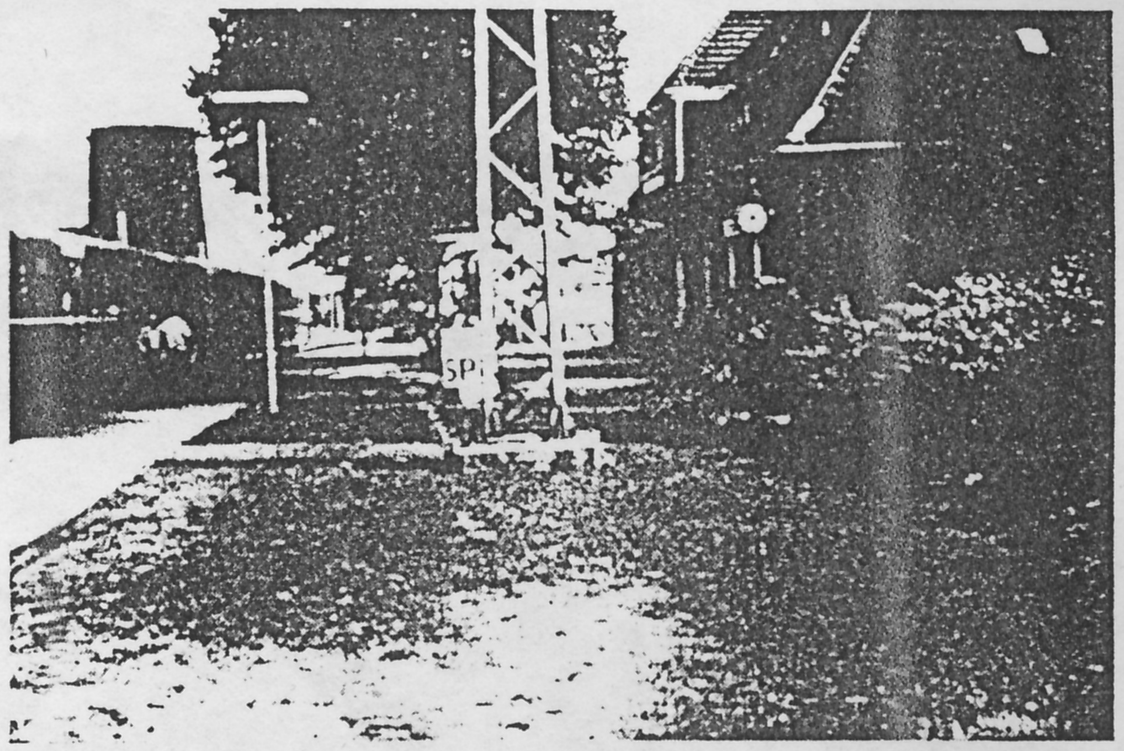
nen Stammtischfreunden beratenen Ignatz Schilling. Der strengte nun eine Rämungsklage gegen die Eisenbahn an, die aber unbekümmert die Arbeiten fortsetzte. Am 18. Februar 1901 entschied dann endlich das „Königliche Landgericht" in Dortmund, daß die Schienen zu entfernen und aller Schutt vom Grundstück zu räumen seien. Schilling mußte 6000 Mark Sicherheit hinterlegen, und damit wurde das Urteil vollstreckbar.

Am 02. März 1901 befuhr der erste Zug die nun bis Dortmund durchgehende Emschertalbahn. Schilling reagierte und lies dem Fiskus das Urteil zustellen. Gleichzeitig bestellte er den Gerichtsvollzieher und beauftragte ihn mit der Vollstreckung und der Durchführung des Urteils. Der erschien am 15. März mit ca. fünfzehn Arbeitern, die alle von den Stammtischbrüdern zur Verfügung gestellt und mit reichlich Werkzeug versehen waren, auf dem Bahnkörper. Sogleich begannen sie mit der Demontage der Schienen. Dem Stationsvorsteher hatte man das Urteil vorgelesen und vorsichtshalber zur Vermeidung von Unfällen das Bahngelände mit roten Fähnchen abgesteckt.

Der Stationsvorsteher hatte sofort per Telegraph die Bahnbauleitung in Dortmund verständigt. Diese delegierte eine Gruppe von etwa 25 Rottenarbeitern in den Zug, der um 13.30 Uhr in Richtung Huckarde abgehen sollte. Kurz vor der Schadenstelle, bei den aufgenommenen Schienen, mußte der Zug halten. Die Rottenarbeiter sprangen aus dem Zug und begannen mit der Verlegung und Vernagelung der von den Huckardern soeben erst aufgenommenen Schienen. Ein paar höhere Bahnbeamte waren ebenfalls mit dem Zug gekommen. Es wäre fast zur handgreiflichen Auseinandersetzung gekommen, wenn nicht der „Königliche Gerichtsvollzieher" vor dem ebenfalls „Königlichen Bahnbeamten" kapituliert und dem Schilling die Freigabe des Bahnkörpers empfohlen hätte. Dies alles geschah unter heftigen Protesten, dem Gelächter der zusammengelaufenen Dorfbewohner sowie der aus den Fenstern sehenden Fahrgäste. Eine dreiviertel Stunde später war die Schienenlücke wieder geschlossen, und der Zug konnte seine Fahrt, wenn auch mit Verspätung, fortsetzen. Der Gerichtsvollzieher legte beim Dortmunder Landgericht Beschwerde ein, daß der Eisenbahn eine sofortige Räumung des Schillingschen



Das erste Huckarder Bahnhofsgebäude. Heute noch von Bediensteten der Bundesbahn als Wohnhaus genutzt.



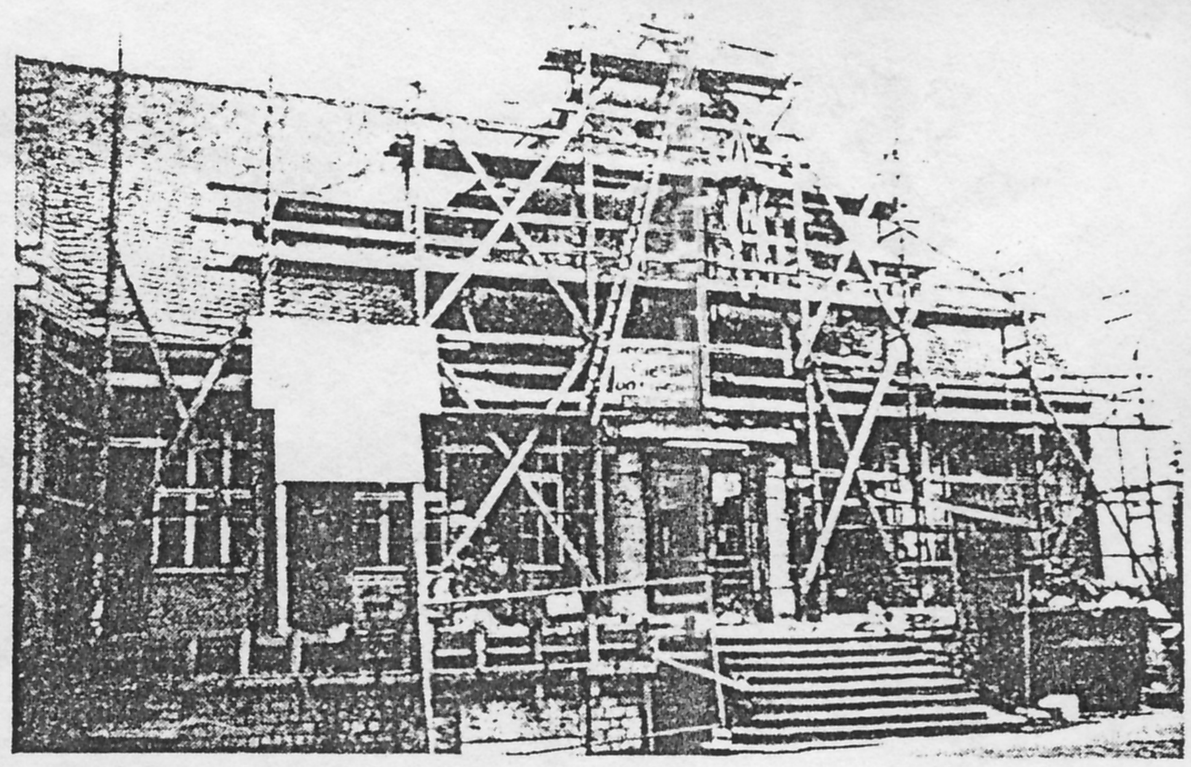
Der Bahnhof vor dem Umbau, Bahnsteigseite.

Grundstückes aufzugeben sei. Das Oberlandesgericht Hamm verfügte jedoch die Einstellung der Vollstreckung, weil, wie es meinte, der Bahn ein nicht zu ersetzender Schaden entstehen werde. Allerdings mußte der Eisenbahnfiskus einen Sicherheitsbetrag von 6000 Mark hinterlegen. Der Prozeß wurde nun am Reichsgericht fortgeführt. Die Enteignung Schillings wurde hier am 12. April 1901 beschlossen, und somit war der Prozeß gegenstandslos. Schilling verlor an die Eisenbahn 32 ar Ackerland, erhielt aber dafür eine Entschädigung von 7700 Mark. Es ging jetzt nur noch um die Zahlung der Prozeßkosten, die aber dem Eisenbahnfiskus wegen Fehlverhaltens angelastet wurden.

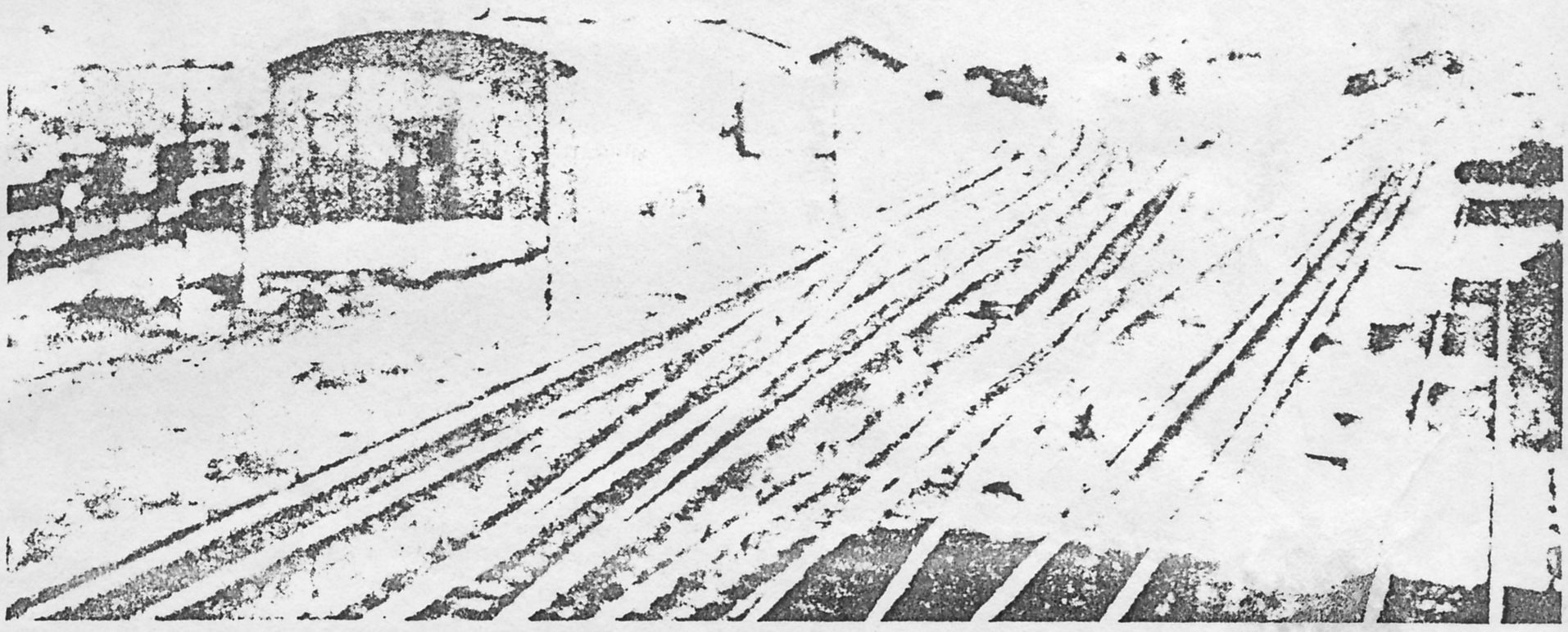
Ignatz Schilling war also doch im „Huckarder Schienenkrieg" Sieger geblieben. Überall feierte man ihn als Fiskusbezwinger, und in der Stammtischrunde, die bei „Wibbecke" tagte, war er für lange Zeit der Held. Wie ein Zeitgenosse noch berichten konnte, hatten die Stammtischbrüder großen Anteil an dem Durchhaltevermögen und der Dickköpfigkeit des Ökonomen Schilling. Sie machten das wahr, was sie schon einmal gesagt hatten „wenn et Tid werd, spiggen wi in dä Hänne". Die Bauern und ihre Knechte hatten feste bei der Schienendemontage mitgeholfen. Alle Zeitungen weit und breit berichteten vom Husarenstück eines Huckarder Bauern und von seinem privaten Schienenkrieg mit der „Königlichen Eisenbahn". Schilling hatte alle Lacher auf seiner Seite, die gehässig genug waren, der Bahn diese Niederlage zu gönnen. Lange trug die Eisenbahn dieses Ereignis den Huckardern nach und revanchierte sich auf kuriose Weise. Sie baute ein neues Bahnhofsgebäude mitten auf die Straße, die von Ortsmitte zur Zeche mit ihrer Kokerei und weiter nach Nette und Mengede führte. Seitlich am Bahnhof vorbei wurde eine Untertunnelung notwendig, damit wenigstens die Fußgänger auf die andere Seite der Bahnlinie kommen konnten. Mit dem Wagenverkehr war es endgültig vorbei. Rechts und links des Bahnhofes mußten Durchlässe für den Fahrzeugverkehr, der fast ausschließlich aus Pferdefuhrwerken bestand, geschaffen werden. So entstand die Brücke über die Wengestraße, die bis heute noch „Pferdebrücke" genannt wird. Der zweite Durchlaß wurde die Unterführung der Varziner Straße, die der direkte Weg ins Mailoh war. Die Ökonomen schimpften natürlich weiter über die Eisen-

bahn, die ihre Felder und Kämpe durchschnitt, das Vieh auf den Weiden störte und aufschreckte, eine stinkende Rauchwolke hinter sich herzog und mit quietschenden Geräuschen und Getute über die Schienen raste. Vergessen hatten sie schnell, daß ihnen die Geldspritzen durch Landverkäufe an die Bahn recht gut getan hatten. Die stetig gewachsene Bevölkerung brauchte diesen Bahnhof, weil viele einen Arbeitsplatz in Dortmund oder in einem Nachbarort hatten. Außerdem war vieles nicht in Huckarde erhältlich, und so war man auf das nahe Dortmund angewiesen, um hier einkaufen zu können.

Unserem Bahnhof wurde alsbald eine Expreßgutabfertigung angegliedert. Diese Einrichtung ist damals besonders von unseren Handwerkern und Gewerbetreibenden begrüßt worden. Viele Jahre, bis weit nach Ende des zweiten Weltkrieges, herrschte hier im Bahnhof reger Personenverkehr. Die Eisenbahn war das billigste und verläßlichste Verkehrsmittel. Vieles hat der Bahnhof seit seiner Inbetriebnahme mit ansehen müssen. Den wirtschaftlichen Aufschwung während der Kaiserzeit, den Abschied der Feldgrauen von Frauen und Bräuten während des Krieges 1914/18, die rollenden Reparationskohlenzüge in Richtung Frankreich bis 1925, das Wiedererstarken der deutschen Wirtschaft und damit die Zunahme der Eisenbahntransporte, die zahlreichen Truppentransporte während des zweiten Weltkrieges, die Soldatenkontrollen an den Bahnsteigsperren durch die sogenannten Kettenhunde, die oft zerlumpt heimkehrenden Soldaten aus Kriegsgefangenschaft und die Hamsterreisen in überfüllten Zügen. Nach der Währungsreform normalisierte sich der Eisenbahnpersonenverkehr ein wenig, die Züge aber blieben noch lange überfüllt. Erst als der Autoboom in den fünfziger Jahren einsetzte und den Nahverkehr zu ersetzen begann, sanken die Beförderungszahlen ständig. Die einst dichten Fahrgastschlangen in den Hauptverkehrszeiten, die sich vom oder zum Bahnhof bewegten, wurden immer lichter und verschwanden fast völlig. Heute sind es nur noch einzelne Personen, die den Personenbahnhof benutzen. Er ist wieder zum Haltepunkt geworden. Vor ein paar Jahren hat die „Deutsche Bundesbahn" im Zuge der Rationalisierung in „Huckarde Nord" auf den Fahrkartenverkauf verzichtet, die Expreßgutstelle geschlossen und die Bahnsteigsperre aufgehoben. Der Bahnhof ist heute für Huckarde fast bedeutungslos geworden. Unternehmenslustige Huckarder Bürger haben das Unikum „Bahnhof Huckarde-Nord" der Bundesbahn abgekauft und haben ihn in ein Nobellokal umgewandelt. Rechtzeitig zu „Pingst-Huekke" 1989 wurde er fertig und öffnete am „Huckarder Nationalfest" seine Pforten. Er hat alle Voraussetzungen, Huckardes „Gute Stube" zu werden. Diesem mutigen Unternehmen, das sicherlich für Huckarde eine Bereicherung sein wird, kann man eine gute Entwicklung und ein herzliches „Glück Auf" wünschen.



Während des Umbaues 1988/89.



Im ehemaligen Dorstfelder Bruch, entlang der Westfaliastraße entstand der Dortmunder Verschiebebahnhof. Hier ein Blick auf das Ausbesserungswerk, das hier ebenfalls entstand. Für die hier Beschäftigten baute die Bahn die Siedlung an der Thielenstraße.